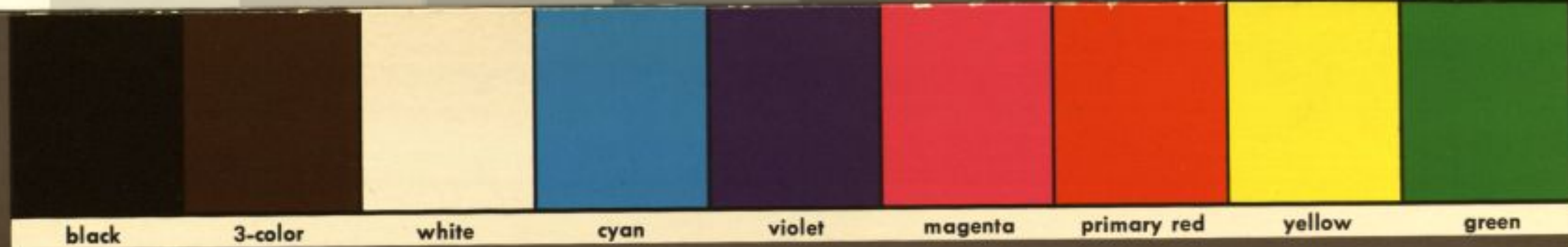
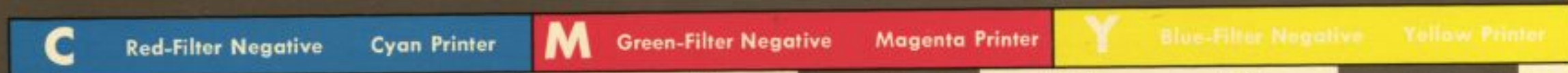


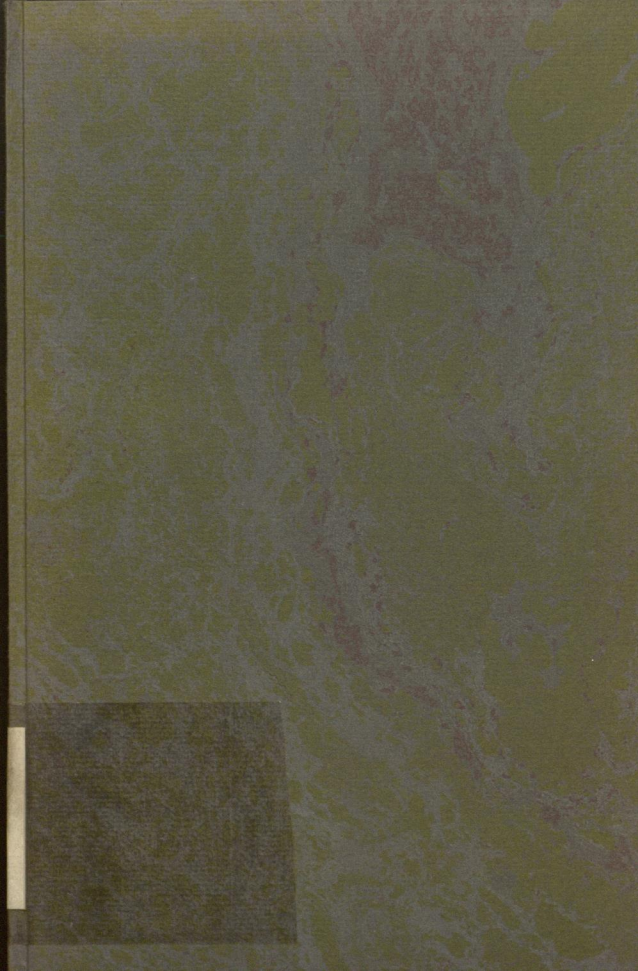


# KODAK GRAY SCALE



# KODAK COLOR CONTROL PATCHES

*These colors have been selected as representative of those inks commonly used in photomechanical reproduction.*



UB Braunschweig

84



2244-010-1

Über den

II. V. 656

# Zusammenlauf der Eisenbahnen

bei der Stadt

2244-010 1

Braunschweig

von

Dr. Hermann Scheffler,  
Baurath.

Mit einer Karte.



Braunschweig,

Druck und Papier von Friedrich Vieweg und Sohn.

1868.



1861. 1. 1

Don't. 92.

50616

Die in diesen Tagen erschienene Schrift des Herrn Obergerichtsadvokaten und Notars Pape wird nicht verfehlen, ein allgemeines Interesse zu erwecken. Da dieselbe den Zweck verfolgt, die Ansichten über die bei der Anlegung neuer Eisenbahnen bei hiesiger Stadt zu beachtenden Erfordernisse aufzuklären und einen Meinungsaustrausch des dabei so sehr theiligten Publikums herbeizuführen; so beglücke auch ich diese Schrift als ein achtungswerthes patriotisches Bestreben. In dem Maaße, in welchem ich dem moralischen Motive dieser Schrift meine Anerkennung zolle, muß ich es bedauern, den darin entwickelten Ideen nicht in allen Stücken beitreten zu können. Die Wichtigkeit, welche der Gegenstand für die Zukunft der Stadt Braunschweig haben kann, veranlaßt mich, meine abweichenden Ansichten näher zu begründen.

Es handelt sich um die Projektirung der bereits beschlossenen Braunschweig-Helmstedter Bahn und der in Aussicht stehenden Braunschweig-Hildesheim-Vöhrner Bahn. Keine dieser beiden Bahnen wird zum Zwecke des Braunschweiger Lokalverkehrs, sondern wesentlich zur Vermittlung eines großen durchgehenden Verkehrs gebaut. Da der Lokalverkehr stets durch eine im Interesse des durchgehenden Verkehrs angelegte Bahn, nicht aber umgekehrt der durchgehende Verkehr unbedingt durch eine im Interesse des Lokalverkehrs disponirte Bahn befriedigt wird; so liegt es auf der Hand, daß die neuen Bahnprojekte vornehmlich als Theile größerer Routen und im Anschluß an alle vorhandenen und in der Zukunft möglichen Bahnen erwogen werden müssen. Die wichtigsten Verkehrsrichtungen sind offenbar die Linie von Ost nach West und zwar ebensovohl die Linie Helmstedt-Hildesheim, als auch Helmstedt-Hannover, ferner die Linie Helmstedt-Wolfenbüttel und darüber hinaus, endlich die mit Hilfe einer zwar jetzt noch nicht in Aussicht stehenden, aber doch möglicherweise in Zukunft hinzutretenden Nordbahn sich ergebenden Linien Gifhorn-Wolfenbüttel, Gifhorn-Hildesheim und Gifhorn-Hannover. Dieses sind die sechs Linien, in welchen es nicht wünschenswerth wäre, daß Braunschweig für durchgehende Züge dauernd eine Kopfstation bliebe.

Eine nördlich um die Stadt ziehende Linie würde nun von diesen sechs Bedingungen nur die eine, nämlich den direkten Durchgang von Helmstedt nach Hildesheim erfüllen. Um den übrigen Verkehr überhaupt nur möglich zu machen, muß außer dieser Linie die von mir empfohlene Linie um Richmond herum

bis zum Südbende des jetzigen Bahnhofes ebenfalls gebaut werden, wie Herr Notar Pape auch anerkennt. Sollen dabei die von mir projektirten Verbindungsgleise zwischen der neuen Bahn und den alten Bahnen nach dem Vorschlage des gedachten Herrn weggelassen werden; so behalten alle übrigen fünf Verkehrsrichtungen auf ewige Zeiten ihre Kopfstation auf dem jetzigen Bahnhofe. Baut man aber, um diesen großen Uebelstand zu beseitigen, außer der vom Herrn Notar Pape bereits als selbstverständlich zugestandenen und in der That auch ganz unvermeidlichen Bahnstrecke, welche vom Streitberge um Richmond herum nach dem Eisenbüttler Wege zieht, noch die erwähnten kurzen Verbindungsgleise, welche keine große Ausgabe mit sich bringen; so hat man die Stadt nicht bloss südlich nach dem von mir empfohlenen Projekte, sondern auch nördlich nach dem Papeschen Projekte umzogen. Die Umziehung an der Südseite erscheint hiernach ein unvermeidliches Bedürfniss und sie genügt vollständig, um alle Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen; zu welchem Zwecke soll man die Stadt nun noch an der Nordseite umziehen?

Den Trakt der Linie nördlich um die Stadt muss ich hiernach für völlig entbehrlich ansehen. Derselbe kann den Trakt an der Südseite nicht ersetzen, ist also nur ein Luxus, welcher Geld und zwar viel Geld kostet und daneben große Inkonvenienzen hervorruft, ohne in irgend einer Beziehung Nutzen zu stiften. Zum Belege dieser letzteren Behauptungen erlaube ich mir Folgendes anzuführen.

Was zunächst den Kostenpunkt betrifft; so kommt nicht bloss der Zug um die Stadt, sondern auch das Stück der projektirten Hildesheimer Bahn von Braunschweig bis Gleidingen in Betracht. Nach dem von mir empfohlenen Projekte beginnt der Neubau der Hildesheimer Bahn erst bei Gleidingen und daraus folgt, dass der Braunschweigische Staat, ohne Kosten aufzuwenden, im Besitze des Verkehrs von einer Meile Länge der Braunschweig-Hildesheimer Löhner Bahn bleibt, ein nicht unbedeutender Vortheil, welcher durch die Papesche Linie geradezu verloren geht.

Was die Inkonvenienzen betrifft; so entspringen dieselben aus der Lage des neuen Bahnhofes, welche mit dem Papeschen Projekte unzertrennlich verbunden ist. Ich muss zwar gestehen, dass es mir nicht ganz klar ist, an welche Stelle Herr Notar Pape den neuen Bahnhof legen will: denn wenn er auf S. 7 seiner Schrift verlangt, dass der neue Bahnhof zwar in die von mir projektirte Linie zwischen Richmond und St. Leonhard, nur nicht „in die Regionen des Lämmchen- und Rischlampes, sondern an den Fuß des Streitberges und tangential an die Stadt und zwar an die nordwestliche Seite derselben“ gelegt werde; so muss ich fast glauben, er wolle ihn an dieselbe Stelle legen wie ich, nämlich an eine passende Stelle zwischen Richmond und St. Leonhard, und er mache nur desshalb ein Schauergerälde von den unheimlichen Gefilden des Lämmchen- und Rischlampes, welche ich in meiner Schrift mit keiner Silbe erwähnt habe, um die Nähe des Streitberges, welche ich mit keinem Worte perhorresziert habe, in desto amüthigerem Lichte erscheinen zu lassen. Trotzdem ich es für möglich halte, dass unsere Wünsche hinsichtlich der Linie tangential an der Stadt sich auf demselben halb schauerlichen, halb lieblichen Gebiete zwischen Richmond und St. Leonhard begegnen und trotzdem ich glaube, dass Herr Notar Pape

seine Aversion vor dem Rümlichenkappe etwas überwinden würde, wenn er bedenkt, daß der Bahnhof eine Länge von 250 Ruthen beansprucht, muß ich doch die feierliche Erklärung abgeben, daß sein Bahnprojekt keine Bahnhofsanlage in meiner Linie, also überhaupt an keiner Stelle zwischen Richmond und dem Streitberge gestattet, ja daß dieses Projekt überhaupt keine tangential Lage des Bahnhofes an der Stadt, auch nicht jenseit der Helmstedter Chaussee in dem nördlich um die Stadt ziehenden Theile der von ihm projectirten Helmstedter Bahn zuläßt, daß vielmehr die einzig mögliche Stelle für den neuen Bahnhof in demjenigen Theile der Helmstedter Bahn zu suchen ist, welcher jenseit des Abgangspunktes des nach dem jetzigen Bahnhofs führenden Gleises von der sich nordwärts wendenden Helmstedter Bahn liegt: denn es muß als eine unerschütterliche Bedingung hingestellt werden, daß der neue Bahnhof weder für die Bewegung von Helmstedt nach Hildesheim um die Nordseite der Stadt, noch für die Bewegung von Helmstedt um die Südseite der Stadt theils in den jetzigen Bahnhof, theils in der direkten Richtung nach Hannover, theils in der direkten Richtung nach Wolfenbüttel eine Kopfstation bilde.

Demzufolge müßte der neue Bahnhof ungefähr 200 Ruthen jenseit der Helmstedter Chaussee am Streitberge, d. h. etwa mitten vor dem großen Exerzierplatze beginnen und, weil er mit Rücksicht auf seine zukünftige Bestimmung als Haupt-Bahnhof 250 Ruthen lang sein muß, am Grünen Jäger hinter Riddagshausen endigen.

Die Mitte dieses Bahnhofes liegt in gerader Linie 600 Ruthen weit von der Mitte der Stadt, also 200 Ruthen weiter als die Mitte der von mir angedeuteten Haltestelle zwischen Richmond und St. Leonhard; er liegt daher nicht bloß weit ungünstiger als letzterer, sondern überhaupt so ungünstig, daß Alles, was Herr Notar Pape, wahrscheinlich im Hinblick auf eine unrealisirbare Bahnhofslage zur Empfehlung derselben anführt, hinfällig wird.

Hierzu kommt, daß die Zwischenverbindung zwischen diesem Bahnhofe und dem jetzigen Bahnhofs die sehr erhebliche und ganz unpraktikable Länge von fast einer Meile annimmt.

Es kommt ferner dazu, daß selbst die einzige Richtung Helmstedt-Hildesheim, in deren Interesse die Linie um die Nordseite der Stadt proponirt wird, länger wird, als der durchgehende Zug dieser Richtung um die Südseite der Stadt, und daß diese Verlängerung für eine eventuelle Nordbahn, welche sich erst jenseit des Grünen Jägers an die Helmstedter Bahn anschließen könnte, also bei der Fortsetzung um die Nordseite der Stadt einen zurückkehrenden starken Bogen beschreiben müßte, noch erheblicher wird.

Außer diesen schweren Nachtheilen für fast alle durchgehenden Verkehrslinien und für den Lokalverkehr, welcher letztere theils durch die große Entfernung des Helmstedter Bahnhofes von der Stadt und theils durch die erschwerte Verbindung mit dem jetzigen Bahnhofs wesentlich beeinträchtigt werden würde, bin ich unvermögend, irgend einen anderen, auch nur ganz einseitigen Vortheil in dem neuen Projekte aufzufinden.

Die auf S. 6 und 7 der besprochenen Schrift sub Nr. 1 bis 8 angeführten Vortheile werden nämlich durch Vorstehendes ganz illusorisch. Es scheint nicht



erforderlich, dieselben sehr ausführlich zu besprechen; es wird genügen, darüber in der Kürze Folgendes zu sagen.

ad. 1. Die Hildesheimer Linie erhält nicht bloß eine um etwa  $1\frac{1}{2}$  Meilen größere Baulänge, sondern das Projekt entzieht dem Lande die Intraven dieser Bahn auf die Länge von 1 Meile. Wie die Mehrkosten einer Bahnlänge von  $1\frac{1}{2}$  Meilen durch die Differenz der Kosten für den Übergang durch das Oerththal nördlich von der Stadt gegen den Übergang durch dieses Thal südlich von der Stadt kompensirt werden sollen, ist mir unerklärlich, da der letztere Übergang anschlagsmäßig überhaupt nur 100 000 Thaler kostet und gegen den Übergang an der Nordseite der Stadt lediglich durch Wegfall der Brücke über die Wolfenblütter Bahn und eine etwas geringere Dammhöhe, also vielleicht um 30 000 Thaler billiger werden kann, wogegen  $1\frac{1}{2}$  Meilen doppelgleisige Bahn doch wohl 700 000 Thaler kosten werden!

Ich muß noch bemerken, daß das eigentliche Thalgebiet nördlich der Stadt gerade so breit ist, wie südlich der Stadt, daß also das Taxatum der ersteren Breite zu 150 Ruthen, das der letzteren dagegen zu 300 Ruthen keine objektive Berechtigung und überhaupt keine nennenswerthe Bedeutung hat. Ebenso liegt der Behauptung, daß der südliche Thalübergang ungünstigere Steigungsverhältnisse habe, als der nördliche, lediglich ein Irrthum zu Grunde. Das Gefälle in der südlichen Verbindungsbahn beträgt nach dem vorliegenden Projekte 1 : 200, ist also unbedeutend und nicht größer, als die wechselnden Gefälle, welche auf den übrigen Strecken der Helmstedter Bahn vorkommen. Außerdem ist jenes Gefälle gerade so stark, als erforderlich ist, um von der Höhe am Steinthore herabzusteigen. Da dieselbe Bedingung auch bei der nördlichen Linie zu erfüllen ist, so wird auch in dieser Linie ein ähnliches Gefälle zu erwarten sein. Käume man hier aber wirklich mit einem etwas schwächeren Gefälle ab, so hätte Dieß durchaus keine Wichtigkeit.

ad. 2. Die Versicherung, daß alle Kollisionen der neuen Linie mit dem Zentralbahnhofe Braunschweig vermieden werden, finde ich in hohem Grade naiv. Allerdinge führt die Papeische Linie von Helmstedt nördlich um die Stadt nach Hildesheim nicht über den jetzigen Bahnhof, kann also nicht mit demselben kollidiren: allein die von mir besprochene Linie von Helmstedt südlich um die Stadt nach Hildesheim führt ebenfalls nicht über diesen Bahnhof, kollidirt also ebenfalls nicht damit. Von einem Vorzuge der ersteren Linie in dieser Hinsicht ist mithin Nichts ersichtlich.

ad. 3. Daß die nach Osten bestimmten, von Westen kommenden durchgehenden Züge auf der neuen Linie überall kein Hinderniß und keinen Aufenthalt finden, ist eine Wiederholung des sub. 2 Gesagten und läßt sich mit denselben Worten auch von der südlich um die Stadt ziehenden Linie sagen.

ad. 4. Daß die den durchgehenden Zügen etwa angehängten Wagen, welche für Braunschweig bestimmt sind, auf dem Haltepunkte am Streitberge ohne alle Schwierigkeit abgehängt und mittelst Separattrains dem Zentralbahnhofe zugeführt werden können, wobei Passagiere schon am Streitberge den Zug verlassen können, um die Stadt zu erreichen, gilt von der südlich um die Stadt ziehenden Linie ganz ebenso wie von der nördlichen Linie, nur mit dem kleinen Unterschiede,

dass die Haltestelle für die Papesche Linie nicht an den Streitberg, sondern fast nach Niddagshausen fallen wird, dass also der Separattrain nach dem jetzigen Bahnhofe fast doppelt so weit zu fahren und jeder Passagier, welcher an der Haltestelle aussteigen will,  $\frac{1}{8}$  Meile weiter zu gehen hat, als bei der Etablierung der Haltestelle in der südlichen Linie in den grausigen, aber näheren Gefilden des Lämmchenkampfes.

ad 5. Für etwaige später zu bauenden Nordlinien wird durch die neue Linie ein weniger bequemer und weniger naturgemäßer Einmündungspunkt geschaffen, als durch die von mir besprochene Linie, weil die letztere Linie an der Stelle, wo sie eine eventuelle Nordlinie aufzunehmen hätte, fast genau eine nördliche Richtung hat, wogegen die Papesche Linie, welche eine eventuelle Nordlinie jenseit Niddagshausen aufnehmen müsste, hier eine westliche Richtung hat.

ad 6. Dass die von mir erwähnte Gürtelbahn durch die neue Bahn zu fast  $\frac{3}{4}$  von selbst hergestellt werde, beruht auf einer Täuschung, da eine Hauptbahn nimmermehr die zum Anschlusse industrieller Etablissements bestimmte Gürtelbahn zu ersetzen im Stande ist.

ad 7. Die Meinung, dass durch die neue Bahn der jetzige Bahnhof so vollständig entlastet werde, wie es unter den obwaltenden Verhältnissen möglich ist, enthält einen entschiedenen Irrthum. Die neue Bahn kann doch nur für den Helmstedt-Hildesheimer eine Entlastung herbeiführen, weil nur dieser einzige Verkehrsweig durch die neue Bahn einen selbstständigen Weg erhält, während alle übrigen Verkehrsweige in Folge der von Hrn. Notar Pape aufgehobenen Verbindungsgleise an der Südseite der Stadt unbedingt und ohne Rücksicht auf Transit und Platzverkehr in den jetzigen Bahnhof hineingeführt werden müssten. Demzufolge bringt das neue Projekt dem jetzigen Bahnhofe durchaus nicht die erreichbare Entlastung, und in der vereinzelter Richtung, in welcher es entlastend wirkt, leistet es nicht im mindesten mehr als das von mir besprochene Projekt, welches in allen Richtungen eine Entlastung herbeiführt.

ad 8. Dass die Stadt durch die neue Bahn die längst ersehnte Station erhalte, ist eine Illusion, welche daraus entspringt, dass diese Station in das Paradies der Wünsche mehr hineinphantasirt als hineinprojicirt ist. Wenn die Helmstedter Bahn nördlich um die Stadt gehen und südlich einen Zweig nach dem jetzigen Bahnhofe senden soll; so kommt der neue Zukunftsbahnhof unfehlbar fast nach Niddagshausen zu liegen. Es ist ja auch hier recht hübsch und mancher Braunschweiger wandert diesen Weg wöchentlich mehrmals zur Erholung und mit Behagen: allein wenn es darauf ankömmt, einen bestimmten Geschäftsweg bei jedem Wetter, in jeder Jahreszeit, zu jeder Stunde zu machen, pflegt man doch nicht für eine unnöthige Verlängerung von  $\frac{1}{8}$  Meile zu schwärmen.

Nachdem gezeigt ist, dass die vermeintlichen Vortheile des neuen Projektes bei genauerer Beleuchtung in Nichts zerrinnen, und dass an ihre Stelle entschiedene und so schwer wiegende Nachtheile treten, dass man dieses Projekt für durchaus unpraktisch erklären muss, bleibt mir noch übrig, Einiges auf die Bemerkungen zu erwiedern, welche die Tendenz haben, das neue Projekt dadurch zu empfehlen, dass sie das entgegenstehende durch allgemeine Lebensarten diskreditiren.

Hierzu rechne ich zunächst die auf Seite 5 der in Rede stehenden Schrift enthaltene Kritik des von mir empfohlenen Projektes. Herr Notar Pape meint, dass die vorgeschlagene Überbrückung der Wolfenbüttler Linie das Gepräge des Flickwerkes an sich trage. Nun ja, man kann eine Bahn, welche zwei Punkte mit einander verbindet, einen Flicken nennen, weil sie das Getrennte vereinigt. So ist auch die Papesche Linie ein neuer Flicken auf ein altes Netz und unterscheidet sich von meinem Flicken nur dadurch, daß er Zeug von  $1\frac{1}{2}$  Meilen Länge bedarf, während ich mit  $\frac{1}{5}$  Meile auskomme, und daß sein Flicken die Blöße nicht ordentlich zudeckt, weil er das klaffende Loch nur in einer einzigen Richtung (Helmstedt-Hildesheim) schließt, in allen übrigen Richtungen (Helmstedt-Hannover, Helmstedt-Wolfenbüttel u. s. w.) aber offen läßt, also gleichsam ein mit heißer Nadel genähter Flicken ist, welcher an den Rändern nicht festhält, wogegen mein Flicken doch alles Zerrißene zu einem haltbaren Ganzen verbindet.

Wenn man von allen terminis technicis der Verbandslehre abstrahirt; so leisten die von mir projektierten Verbindungsgleise, auch wenn sie in das bestehende Bahnnetz erst jetzt eingefügt werden, für den durchgehenden Verkehr genau Dasselbe, was eine gleich von vornherein ausgeführte durchgehende Bahn von Helmstedt nach Hildesheim, von Helmstedt nach Hannover und von Helmstedt nach Wolfenbüttel leisten würde.

Dass der aus den Kosten der Überbrückung der Wolfenbüttler Bahn und aus den vermeintlich ungünstigeren Steigungsverhältnissen der letzteren Verbindungsbahn hergeleitete Vorwurf hinsichtlich der Kosten sich bei genauerer Überlegung zu einer großen Empfehlung umgestaltet und hinsichtlich der Steigungen illusorisch ist, habe ich bereits angeführt. Was aber die Befürchtungen betrifft, welche aus dem einer „alljährlichen Überschwemmung ausgesetzten Wiesenterrain“ hergeleitet sind; so reicht die bloße Vorliebe für die Linie an der Nordseite der Stadt doch nicht aus, um das Publikum glauben zu machen, dass man diese Linie mittelst frommer Wünsche über das dortige Überschwemmungsgebiet hinwegzaubern könne. Im Übrigen haben die Fluthen der Oker weder oberhalb noch unterhalb der Stadt für den Bahndamm etwas Bedenkliches.

Die Ansicht, dass das von mir besprochene Projekt nicht nur mit allen jetzt hier bestehenden Bahnlinien, sondern auch mit denen in Kollision trete, welche noch gebaut werden sollten, dass ein Bahnhof zwischen Richmond und St. Leonhard nicht die Fähigkeit besitze, mit dem jetzigen Bahnhofs organisch verbunden zu werden, dass die Ausführung meines Projektes geradezu eine gänzliche Verstopfung des letzteren Bahnhofes zur Folge haben könne und dass die beabsichtigte Entlastung dieses Bahnhofes mehr oder weniger problematisch sei und auf andere Weise besser, nachhaltiger und sicherer zu erreichen sei, tritt mir wie eine wahre Sphinx entgegen, deren Orakel ich mir schlechterdings nicht zu deuten vermag, wenn ich erwäge, dass Herr Notar Pape doch die Linie von St. Leonhard um Richmond herum bis zum jetzigen Bahnhofs beibehält und beibehalten muss und dass seine Modifikation nur darin besteht, die Haltestelle weiter von dem jetzigen Bahnhofs hinwegzurücken und mit Unterbrückung der direkten Verbindungsgleise zwischen der Helmstedter Bahn und der Hannoverschen, Hildesheimer und Wolfenbüttler Linie eine Bahn an der



Nordseite um die Stadt zu führen, welche lediglich für die Helmstedt-Hildesheimer Route eine direkte ist, dass also seine Linie für die Entlastung des jetzigen Bahnhofes nur in der einzigen eben genannten Richtung Etwas, aber durchaus nicht mehr leistet, als meine Linie mit dem Verbindungsgleise, während sie in allen übrigen Richtungen gar Nichts, mithin in summa viel weniger leistet, als das von mir befürwortete Projekt.

Die ganze Aversion gegen das letztere Projekt scheint nach S. 7 aus dem Gedanken an die Errichtung einer Station „in den völlig entlegenen, unbewohnten und unzugänglichen Regionen des Lämmchen- und Rischkamps“ und aus dem Wunsche zu entspringen, das Publikum der Romantik der nordwestlichen Abdachung des Streitberges theilhaftig zu machen. Leider ist Letzteres aus den bereits angeführten Gründen nicht thunlich; das Publikum müsste sich doch schon bei Riddagshausen aus dem Wagen bemühen, um den Spaziergang nach den Gefilden des Streitberges anzutreten. Was aber die Lage der von mir angedeuteten Haltestelle betrifft, welche Herr Notar Pape weiter als nöthig von St. Leonhard hinweg denkt; so werden die Gespenster des benachbarten Lämmchen- und Rischkamps wohl nicht fürchterlicher sein, als diejenigen, welche am Bösen Hunde und im Gänsewinkel haufen. Außerdem lassen sich mit geringen Mitteln die im Lämmchenteiche domizilirten Unken verschrecken und Finken afflimatisiren; der laute Pfiff der Lokomotiven wird die Räuber aus ihren Höhlen vertreiben, ein stattliches Stationsgebäude und einige grüne Büsche werden die Gegend erheitern, ein reinlicher Weg wird die Wildniß zugänglich machen, die von den Ingenieuren aufgeschlossene und planirte Landschaft wird das der freien Luft und der Verlührung mit einem Bahnhofe bedürftige Publikum zur Gründung von Wohnstätten einladen, es werden menschliche Stimmen in der Einöde erklingen und ein gutes Bier und eine freundliche Kellnerin in der Restauration zum Lämmchen wird ein Übriges thun, um bei dem aufgeklärten Braunschweiger Publikum, welches durch die Voigtschen Vorlesungen und durch das Studium von Darwin's Werken für ganz andere Metamorphosen abgehärtet ist, den Widerwillen gegen diese von der Zivilisation noch unbeleckt, in Urweltsträumen schlummernde, unter dem matten Scheine spärlicher Irrlichter zu dem Kampfe um das moderne Bahnhofsdasein erwachende Märchenwelt zu überwinden.

Nach dieser eingehenden Betrachtung glaube ich mich dahin aussprechen zu dürfen, dass das Papesche Projekt eine Modifikation des meinigen enthält, welche weder zweckmäßig, noch überhaupt unausführbar erscheint und dass die gegen mein Projekt gemachten Einwürfe jeder haltbaren Begründung entbehren. Um das von mir in der früheren Schrift empfohlene Projekt, gegenüber dem vorstehend besprochenen, in seinem rechten Lichte zu zeigen, bemerke ich darüber noch Nachstehendes.

Ich bin bei meinen Vorschlägen von der Ansicht geleitet worden, dass der jetzige Bahnhof mit der Zeit unhaltbar werde, wenn nicht für eine Entlastung gesorgt wird. Diese Ansicht führt mit Entschiedenheit zur Verwerfung der Einmündung der Helmstedter Bahn in das Nordende dieses Bahnhofes, indem diese Disposition, abgesehen von vielen anderen Inkonvenienzen, eine Entlastung des Bahnhofes unmöglich macht und die Unhaltbarkeit desselben um so rascher



herbeiführen würde, wenn sich zu ihr etwa noch eine Nordbahn gesellen sollte. Eine Konsequenz aus jener Ansicht ist vielmehr die Auffuchung einer Haltestelle, welche die Fähigkeit besitzt,

1. sich allmählich nach Maassgabe des Bedürfnisses zu einem grossen Bahnhofe zu erweitern,
2. sich mit dem jetzigen Bahnhofe durch ein in dem jetzigen Betriebssysteme, also von Süden her einlaufendes Gleis zu verbinden,
3. im Übrigen aber für alle vorhandenen und noch entstehenden Bahnen in sämtlichen Hauptrichtungen ein bequemer Durchgangsbahnhof zu werden, von welchem die Linien nach Ost, Nord, Süd und West laufen, ohne den jetzigen Bahnhof zu berühren, sodass es die Verwaltung ganz in der Hand hat, den jetzigen Bahnhof nach und nach zu einem Nebenbahnhofs herabsinken zu lassen, welcher lediglich den Zweck hat, die Interessen des Lokalverkehrs zu befriedigen, während der Haupt- und Transitverkehr auf den neuen Zukunftsbahnhof angewiesen wird.

Diesen Anforderungen und zugleich den Bedingungen einer vernünftigen Ökonomie dürfte das von mir proponirte Projekt vollständig entsprechen. Der Gang der Dinge, wie ich ihn mir dabei vorgestellt habe, würde etwa folgender sein.

Die Haltestelle zwischen Richmond und St. Leonhard wird so weit als möglich nach St. Leonhard hin projektirt und ganz allmählich, wie die Zeit- und Verkehrsverhältnisse es rathlich erscheinen lassen, jedoch nach einem solchen Plane und mit dem klaren Bewusstsein zur Ausführung gebracht, dass hier ein grosser und zwar der Hauptbahnhof der Stadt Braunschweig entstehen soll.

Der jetzige Bahnhof wird nur zu zwei Zwecken konservirt:

- a. im Interesse der Verwaltung, um als Bahnhof zur Reparatur der Lokomotiven und Fahrzeuge, zur Tränkung, Bearbeitung und Lagerung von Schwellen, Schienen und anderen Materialien zu dienen,
- b. im Interesse der Stadt, um als Absteigeplatz für dasjenige Publikum, welches den Weg nach dem Hauptbahnhofe bei St. Leonhard lieber per Dampf als per Droschke oder zu Fuß macht, sowie als Ablade- und Lagerplatz für diejenigen Güter und Produkte zu dienen, welche das hiesige Publikum lieber am Wilhelmthore als bei St. Leonhard abnimmt.

Ich sollte glauben, dass Jeder, welcher die demnächstige Umgestaltung des jetzigen Bahnhofes wegen seiner beengten Lage im Dierthale, wegen seiner direkt gegen die Stadt gefehrten Richtung und wegen der zu grossen Annäherung seines nördlichen Kopfes an die Stadt als ein unvermeidliches Bedürfniss anerkennt und demnach die Ermittlung eines Platzes für einen neuen Zukunftsbahnhof für gerechtfertigt hält, sich mit der Stelle in der Gegend von St. Leonhard einverstanden erklären müsste, wenn er sich vergegenwärtigt, dass von diesem geräumigen, ebenen, einen guten Baugrund darbietenden, noch unbauten, billigen, in vollkommen gerader Bahnlinie 400 Ruthen langen Terrain, welches an beiden Enden von Hauptchauffeen berührt und in der Mitte durch einen neuen Weg leicht zugänglich gemacht werden kann, alle Verkehrslinien in schlanke, durchgehenden Zügen ausstrahlen, indem die Linien nach Ost und Nord von dem St. Leonhard

zugewandten Ende und die Pinien nach Süd und West von dem Richmond zugewandten Ende auslaufen, ohne den jetzigen Bahnhof zu berühren, während der Zwischenverkehr zwischen dem neuen und dem jetzigen Bahnhöfe als ein von dem Hauptverkehre ganz unabhängiger, auf selbstständige Gleise anzuweisender Lokaltransport erscheint, welcher in dem Maaße an Bedeutung verliert, wie sich die Beförderungsmittel zwischen dem neuen Bahnhofe und der Stadt mittelst gewöhnlicher Fuhrwerke und guter Wege verbessern und die Stadterweiterung in südöstlicher und östlicher Richtung vorschreitet.

Wollte man sich en grand seigneur geriren, dem es nicht darauf ankömmt, mit ein Paar Millionen Thaler tabula rasa zu machen, um mit der Vergangenheit sofort radikal zu brechen; so könnte man sich auf den ersten Blick in das Projekt verlieben, welches auf der anliegenden Karte dargestellt ist. Dasselbe besteht darin, daß die Bahn von Helmstedt her in der früher beschriebenen Linie an Ribbargshausen vorbei bis an den großen Exerzierplatz, von hier aber in möglichst direkter Richtung dicht an St. Leonhard vorbei durch das Krähenfeld unter der Wolfenbüttler Straße hindurch in schräger Linie durch das Nerthal vor Eisenbüttel vorbei bis zum tangentialen Anschlusse an die Hannoversche Bahn geführt und daß der neue Bahnhof an der geraden Linie von dem östlichen Rande des Thales bis zur Hannoverschen Bahn eingerichtet würde. Mit diesem Projekte wären unvermeidlich folgende Anlagen und Umbauten verbunden.

Die Nerthal müßte schon von einem oberhalb Eisenbüttel liegenden Punkte her verlegt und ganz nahe an den westlichen Rand des Thales gedrängt werden, um sich vor dem Hollandschen Parke in die beiden Umfluthgräben zu spalten, von welchen der westwärts ziehende beim Tummelplage an den Wall herantreten würde. Diese Flussverlegung wäre etwa auf eine Länge von 400 Ruthen auszuführen.

Die Wolfenbüttler Bahn müßte auf 600 Ruthen umgebaut und an die Westseite von Klüningen verlegt werden, um in das Westende des neuen Bahnhofes eingeführt zu werden.

Die Frankfurter Straße müßte zurückgelegt und auf 400 Ruthen umgebaut werden.

Ein so gelegener Bahnhof würde alle Linien, sowohl die von Ost und Nord, als auch die von Süd und West sehr bequem aufnehmen, allen Haupt-Verkehrslinien einen direkten Durchgang verstatten und mit dem jetzigen Bahnhöfe in eine sehr nahe, ja unmittelbare Verbindung treten, sodass auf demselben nicht bloß alle Werkstätten und Materiallager, sondern auch alle Lokomotiv- und Wagenschuppen, welche zur Aufstellung und Reinigung der Lokomotiven und Wagen dienen, ferner die Gas- und Tränkungsanstalt, die Wasserleitung, die Dienstwohnungen und manches Andere beibehalten werden könnte. Es bedürfte für diesen Bahnhof nur neuer Anlagen für den Personen- und Güterverkehr, indem die Personenabfertigung im jetzigen Stationsgebäude als entbehrlich sofort aufzuheben, der jetzige Güterbahnhof aber nur ausbühlsweise und zu Spezialzwecken zu benutzen sein würde.

Eine eventuelle Gürtelbahn ließe sich auch an diesen Bahnhof zweckmäßig anschließen.

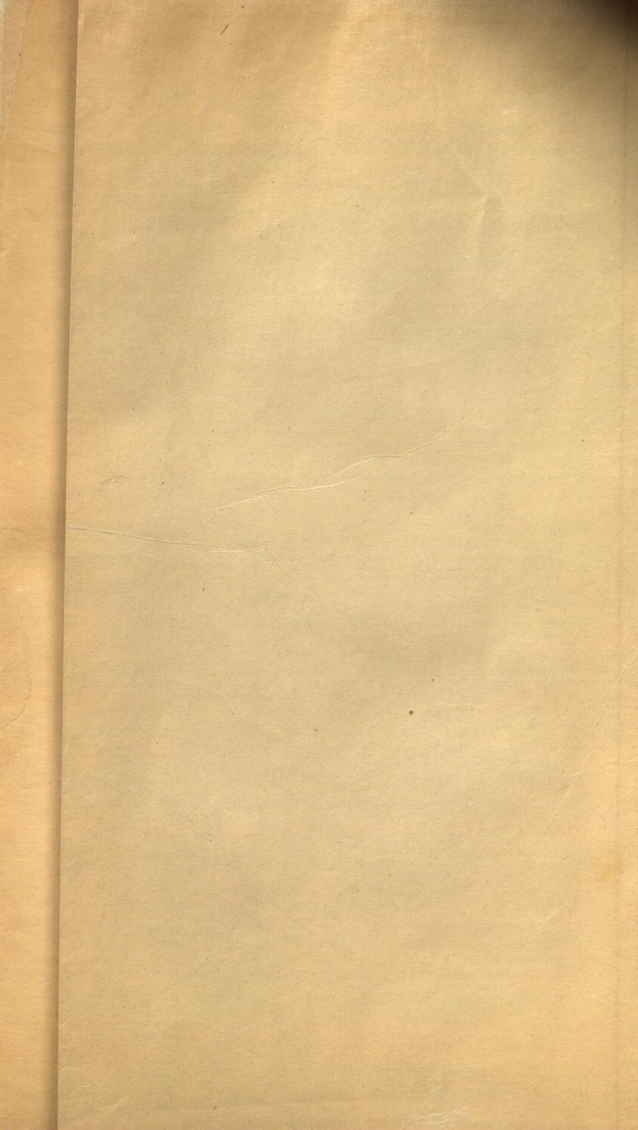
So einladend dieses Projekt zu sein scheint, so wenig dürften die darauf zu

verwendenden Kosten in den zu erzielenden Vortheilen ihre Rechtfertigung finden. Die Mehrkosten desselben gegen die Bahnhofsanlage bei St. Leonhard werden sich etwa auf eine Million Thaler belaufen. Die Vortheile aber bestehen für den durchgehenden Verkehr nur darin, daß die Linie von Osten nach Westen (Helmstedt-Hilbesheim oder Hannover) um  $\frac{1}{10}$  Meile kürzer wird, wogegen die Linie von Norden (oder Osten) nach Süden (Helmstedt-Wolfenbüttel) eine Mehrlänge von  $\frac{1}{16}$  Meile erhält. Für den Lokalverkehr unterscheidet sich dieses Projekt von dem anderen fast gar nicht, indem die Entfernung von der Mitte der Stadt bis zu dem bei Eisenbüttel anzulegenden Stationsgebäude und Güterschuppen ebenso groß ist, als bis zu einem zwischen St. Leonhard und Richmond einzurichtenden Bahnhofs. Nur für die Verwaltung und für einen kleinen Theil des Publikums könnte die unmittelbare Nähe des jetzigen Bahnhofes an dem neuen Bahnhofs ein größeres Interesse haben, welchem jedoch die Unnehmlichkeit der leichteren Ausbreitung und Ansiedelung auf der Höhe zwischen St. Leonhard und Richmond geopfert werden müßte, indem die Bahnhofslage im Thalgebiete für die Industrie und andere Ansiedler keine Anziehungskraft hat, auch durch die Herzoglichen Parkanlagen gegen Süden hin abgeschlossen ist.

Unter solchen Umständen, wo sich zwar Manches, aber nichts Entscheidendes für das auf der anliegenden Karte dargestellte Projekt anführen läßt, wage ich nicht, dasselbe unbedingt zu empfehlen, habe es jedoch für nützlich gehalten, dieses Projekt, welches den Schein der größten Abkürzungen und besten Verkehrslinien nach allen Seiten hin für sich hat, näher zu entwickeln, um daran zu zeigen, daß selbst diesem allergünstigsten Allignement fast in allen Hauptpunkten durch das früher besprochene Projekt mit dem Bahnhofs bei St. Leonhard die Wage gehalten wird.

---

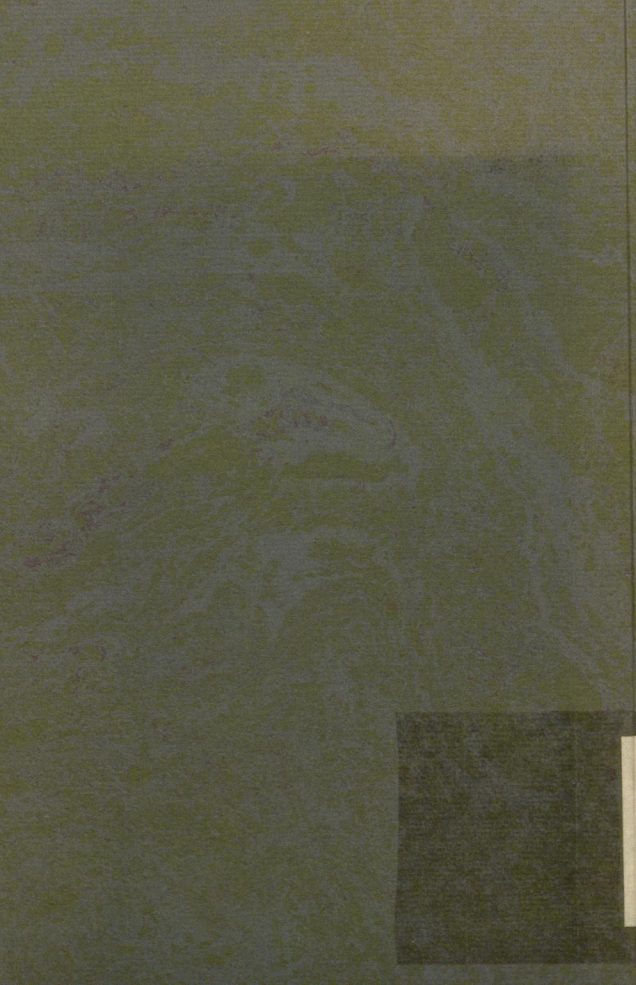






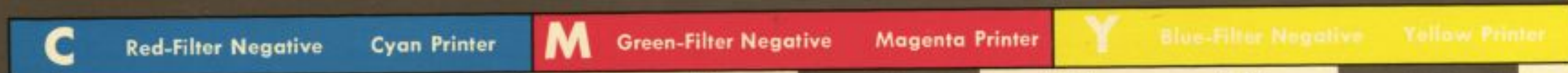








# KODAK GRAY SCALE



# KODAK COLOR CONTROL PATCHES

*These colors have been selected as representative of those inks commonly used in photomechanical reproduction.*